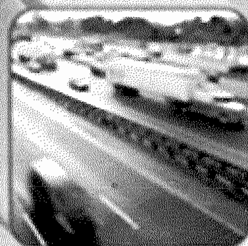
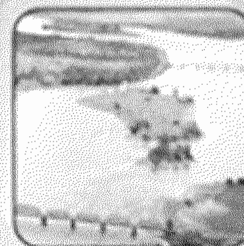

Transports Canada Transport Canada


# Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent
# A new **bridge** for the St. Lawrence



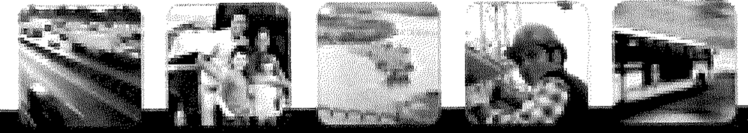





## Mise à jour : Évaluation environnementale du NPSL

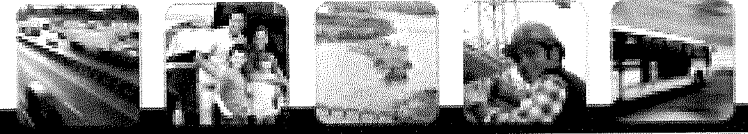
14 avril 2013

Canadä

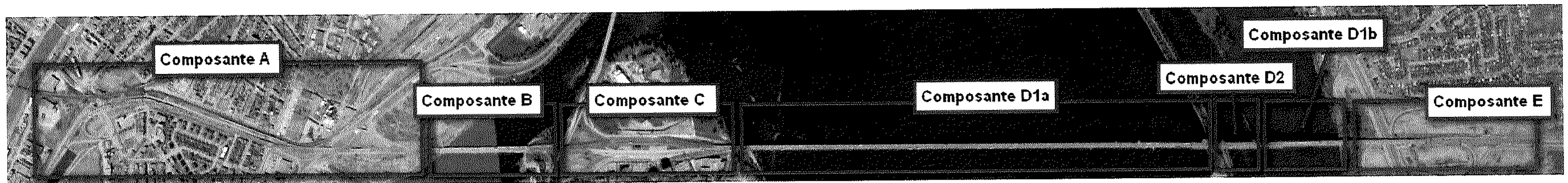


# Plan de la présentation

- **Grandes lignes du projet**
- **Processus d'évaluation environnementale fédéral**
  - Rappel des dates importantes de l'évaluation environnementale
  - Principales conclusions de la partie 1 du rapport d'évaluation environnementale
  - Résultats de la première série de portes ouvertes de décembre
  - Faits saillants de la partie 2 du rapport d'évaluation environnementale portant sur les effets du projet et les mesures d'atténuation proposées
  - Seconde série de portes ouvertes qui auront lieu en avril 2013
  - Prochaines étapes de l'évaluation environnementale
- **Échéancier préliminaire**



# Composantes du projet




**Composante A - Reconstruction et élargissement de l'autoroute 15**

**Composante B - Nouveau pont de l'Île-des-Sœurs**

**Composante C - Travaux sur l'île des Sœurs**

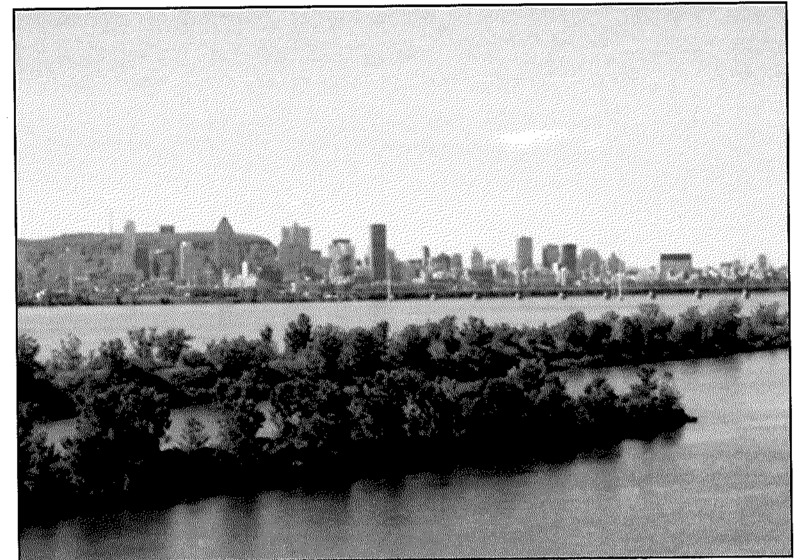
**Composante D - Un nouveau pont pour le Saint-Laurent**

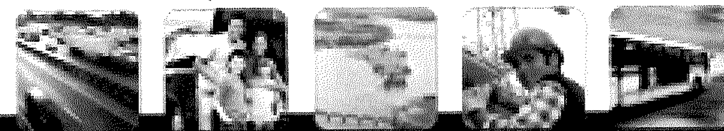
**Composante E - Alignement avec l'autoroute 10**

**Composante F - Déconstruction du pont Champlain**

# Évaluation environnementale (ÉE)

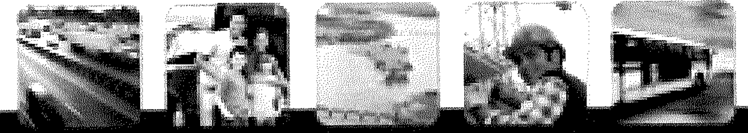
- Le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent est assujetti à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE; L.C. 1992)
- L'approche adoptée est une ÉE par objectifs qui se décrit ainsi :
  - Approche rigoureuse et éprouvée utilisée lorsque certains détails du projet ne sont pas encore définis ou seront connus plus tard
  - Permet d'identifier de façon précise les résultats attendus tout en restant souple quant aux moyens de les atteindre
  - Parce que réalisée très en amont, cette approche influence la conception même du projet
  - Permet d'atteindre les objectifs environnementaux tout en ne retardant pas le projet





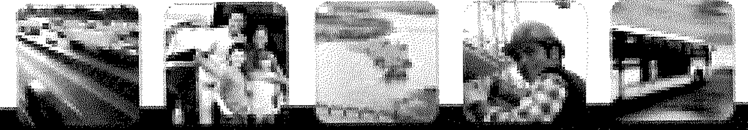
# Dates importantes de l'ÉE

| | |
|---|---|
| 22 janvier 2012 : | Début de l'ÉE |
| 15 mars 2012 : | Publication des lignes directrices de l'ÉE |
| 23 avril 2012 : | Embauche du consortium Dessau-Cima+ pour la réalisation de l'ÉE |
| 16 novembre 2012 : | Publication de la partie 1 préliminaire de l'ÉE |
| 2 au 10 décembre 2012 : | Tenue de la première série de portes ouvertes |
| 15 janvier 2013 : | Date limite des commentaires sur la partie 1 |
| **2 avril 2013 :** | **Publication de la partie 1 finale de l'ÉE** |
| | **Publication de la partie 2 préliminaire de l'ÉE** |
| **14 au 22 avril 2013 :** | **Tenue de la deuxième série de portes ouvertes** |
| **19 mai 2013 :** | **Date limite des commentaires sur la partie 2 de l'ÉE** |
| Été 2013 : | Intégration des commentaires du public à la partie 2 de l'ÉE et finalisation du processus d'ÉE |



# Éléments sensibles de la partie 1 du rapport

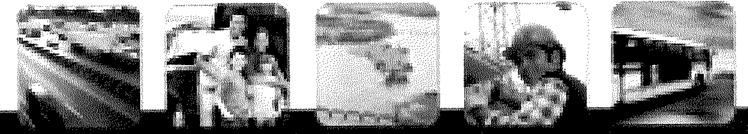
- La partie 1 de l'ÉE, portant sur la description du projet et de l'environnement, a été publiée le 16 novembre 2013. Voici les faits saillants :
  - On note la présence de sols et d'eau souterraine contaminés dans certains secteurs du projet
  - On note la présence de quelques espèces à statut particulier
  - On note la présence d'une quinzaine de pistes cyclables dans la zone à l'étude
  - On soulève l'existence d'un projet de développement immobilier sur l'île des Sœurs très près de l'emprise projetée du projet du nouveau pont
  - On note la présence d'un site archéologique sur l'île des Sœurs, directement dans l'emprise projetée du projet du nouveau pont
  - On note la présence de zones sensibles (secteurs résidentiels) aux abords du projet, relativement au bruit et à la poussière générés durant les phases de construction et d'exploitation



# Résultats des 1ères portes ouvertes

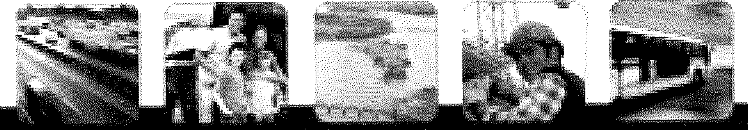
- Satisfaction quant à l'approche « portes ouvertes » et par la qualité de l'information transmise par les experts présents
- Plusieurs personnes auraient souhaités obtenir de l'information sur les effets du projet et les mesures d'atténuation
- Principaux points soulevés (nombre de personnes) :
  - Inquiétude par rapport à l'augmentation du bruit lors des travaux et lors de l'exploitation (25)
  - Inquiétude face aux impacts sur la qualité de l'air (incluant les gaz à effet de serre) (18)
  - Inquiétude face au fait qu'il n'y ait pas de piste cyclable sur le pont (18)
  - Inquiétude face aux impacts sur la circulation durant la construction (10)
  - Proposition d'améliorer le transport collectif qui sera intégré au projet (9)

La partie 1 finale de l'ÉE a été publiée le 2 avril 2013



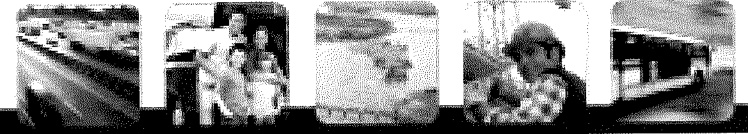
# Partie 2 du rapport d'ÉE

- La partie 2 de l'ÉE porte sur les effets du projet sur l'environnement et des mesures d'atténuation proposées
- Elle contient près de 190 mesures d'atténuation issues de trois catégories :
  - **Mesures standards :**
    Mesures applicables à pratiquement n'importe quel projet de construction réalisé dans un cours d'eau. Ce sont des mesures que l'on pourrait dire « de base » et peuvent être considérées comme des pratiques courantes dans le domaine de la construction. Certaines d'entre elles ont été élaborées par Pêches et Océans Canada et d'autres proviennent des Cahiers des charges et devis généraux du Ministère des transports du Québec (MTQ) et des normes d'ouvrages routiers du MTQ.
  - **Mesures particulières :**
    Mesures applicables au projet dont il est ici question. Ces mesures ont été sélectionnées en fonction des particularités du futur projet et de l'environnement précis où il sera réalisé. Ces mesures proviennent de différentes politiques, normes et de la règlementation.
  - **Mesures dites « *critères de conception* » :**
    Mesures développées particulièrement pour ce projet. Elles influenceront les méthodes de construction et la conception de la nouvelle infrastructure afin de prendre en compte certaines contraintes environnementales, et ce, dès le début du processus de conception, ce qui permettra d'optimiser et de sélectionner la meilleure solution.



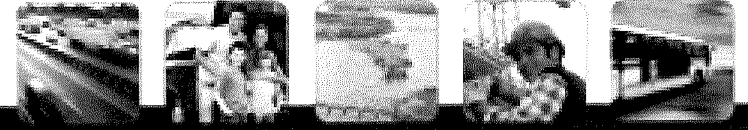
# Partie 2 : Mesures standards

- Mesures standards (75)
  - Mesures standards élaborées par Pêches et Océans Canada (MPO) (30)
    - Réaliser les interventions en eau en dehors des périodes sensibles pour le poisson
    - Le libre passage du poisson doit être maintenu dans les déviations temporaires
    - Favoriser l'utilisation de rideaux de confinement pour empêcher le transport des sédiments dans l'eau
  - Cahiers des charges et devis généraux du Ministère des transports du Québec (MTQ) (25)
    - Lorsque les travaux sont terminés, l'entrepreneur doit enlever de l'emprise les matériaux inutilisés, les déchets, les rebuts, etc.
    - La signalisation des travaux doit être maintenue à tout endroit où il y a risque d'accidents
    - L'entrepreneur doit prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver de tout dommage ou de toute mutilation les arbres et les arbustes dont la conservation est prévue aux plans et devis
  - Normes d'ouvrages routiers du MTQ (20)
    - Les aires prévues pour l'aménagement du chantier doivent être situées en priorité sur des sites déjà déboisés ou perturbés lorsque de tels sites sont présents
    - À l'approche d'un cours d'eau, les eaux de ruissellement des fossés doivent être détournées vers des zones de végétation ou des bassins de sédimentation
    - Les aménagements temporaires dans les milieux humides sont défendus



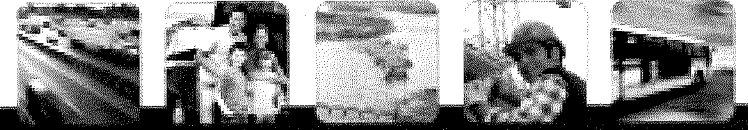
# Partie 2 : Mesures particulières

- Mesures particulières (90)
  - Mesures adaptées au contexte du projet basées sur des standards en ÉE, différentes politiques, des normes et de la règlementation
    - Vérifier la nidification du faucon pèlerin sur le pont avant d'amorcer les travaux
    - Mettre en place un plan d'urgence en cas de déversement
    - Éviter les empiètements sur les bandes riveraines
    - Aviser les utilisateurs des liens cyclables des détours sécuritaires à prendre et des périodes de fermeture
    - Mettre en place un suivi des contaminants atmosphériques pour les zones habitées à proximité (Verdun, Sud-Ouest, Île-des-Sœurs et Brossard) pendant les travaux
    - Préalablement aux travaux, transplanter les spécimens de la flore qui pourraient être affectés par les travaux dans un secteur qui ne sera pas perturbé



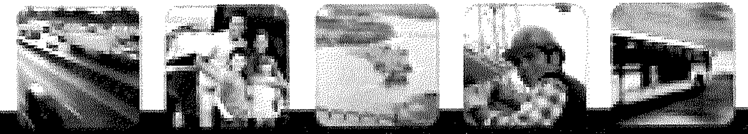
# Partie 2 : Mesures dites « critères de conception »

- Mesures dites « critères de conception » spécifiques au nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL) (24)
  - Mesures qui influenceront les méthodes de construction et la conception de la nouvelle infrastructure
    - Les systèmes d'éclairage du nouveau pont devront être conçus pour limiter les effets sur la migration nocturne des oiseaux
    - Minimiser l'empiètement du nouveau tracé du boulevard René-Lévesque sur le site archéologique
    - Mise en place d'un système de canalisation afin que le sel de déglaçage en solution ne se déverse pas dans les milieux sensibles
    - La conception devra prendre en considération le principe d'aucune perte nette de fonctions des milieux humides. Dans le cas de pertes, elles devront être compensées
    - La conception des piles devrait éviter, dans la mesure du possible les zones d'habitats du poisson jugées sensibles
    - Des écrans antibruit devront être construits dans les zones identifiées comme sensibles au bruit. Leur construction avant les travaux sera considérée
    - Le nouveau pont pour le Saint-Laurent devrait témoigner du rôle prédominant qu'il occupe dans le paysage montréalais



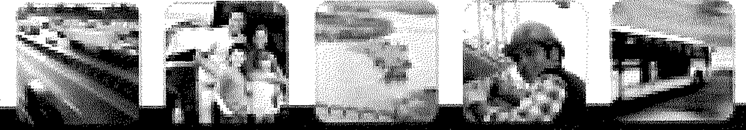
# Partie 2 : Mesures à souligner

- Certaines mesures témoignent de l'importance de l'ÉE comme outil pour protéger non seulement l'environnement biophysique mais aussi l'environnement humain
  - Mesures concernant la qualité de vie :
    - Mettre en place des murs antibruit afin de protéger les quartiers sensibles (avant les travaux si possible)
    - Ajout d'une station d'échantillonnage de la qualité de l'air sur l'île des Sœurs
    - Mettre en place une ligne téléphonique pour recevoir les plaintes
  - Mesures concernant l'intégration du projet au milieu :
    - Maintient de l'expérience visuelle offerte sur la ville et le fleuve depuis le pont
    - Considérer la possibilité d'un lien transversal entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun et de chaque côté de l'A-10 sur l'île des Sœurs
  - Mesures concernant les gaz à effet de serre (GES) :
    - Compenser les GES émis pendant les travaux afin de rendre le chantier « carboneutre »
  - Mesures concernant des aspects biophysiques :
    - Compenser pour la perte d'habitats du poisson et de milieux humides
    - Concevoir le projet (culées) de manière à ce qu'il n'interfère pas avec des projets de revitalisation des berges
    - Relocaliser la couleuvre brune
    - Ajout d'une station d'échantillonnage de la qualité de l'air
    - Améliorer la valeur écologique des berges où auront lieu des travaux (lorsque possible)



# Études supplémentaires recommandées

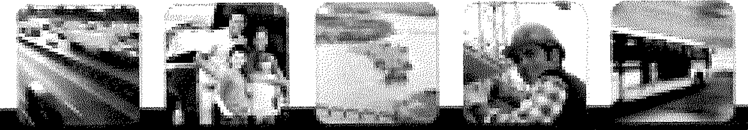
- Les données disponibles et le niveau d'avancement du projet n'ont pas permis de quantifier avec précision certains effets - ceci est normal dans une ÉE par objectifs
- Des études environnementales additionnelles seront donc requises pendant les prochaines étapes du développement du projet du NPSL afin d'alimenter l'analyse de certaines considérations environnementales
  - Établissement d'un niveau de référence dans la zone d'étude pour les composantes suivantes :
    - Eau de surface
    - Eau souterraine
    - Air
    - Caractérisation des sols
  - Modélisation en prenant compte de la configuration du projet pour les composantes suivantes :
    - Dispersion des contaminants atmosphériques et des émissions de GES
    - Bruit
    - Écoulement et régime des glaces
  - Inventaire archéologique par sondages
  - Études requises par MPO pour l'émission de permis lorsque les plans et devis seront avancés
- L'identification en amont du besoin de ces études permettra de les insérer de manière optimale dans le processus de planification et de ne pas avoir d'impact sur l'échéancier du projet



# Surveillance et suivi

- Surveillance :
  - Selon la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* les autorités responsables doivent veiller à l'application des mesures d'atténuation
  - Durant la phase de construction, un comité de surveillance, incluant le partenaire privé et présidé par Transports Canada (TC) sera mis en place
  - L'application des mesures d'atténuation sera suivie et documentée
- Suivi :
  - Démarche généralement effectuée une fois le projet terminé et permet de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation à court, moyen et long termes, si certaines d'entre elles suscitent des incertitudes
  - Dans le cadre du projet du NPSL, des suivis sont prévus pour les composantes suivantes :
    - Climat sonore
    - Qualité de l'air
    - Projets de compensation
    - Relocalisation de la couleuvre brune
    - Reprise végétale

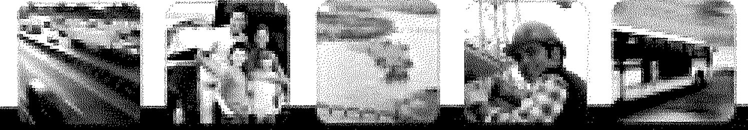
La partie 2 préliminaire de l'ÉE a été publiée le 2 avril 2013



# Seconde série de portes ouvertes

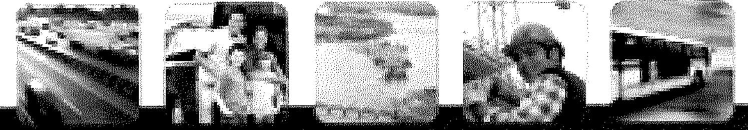
- Cette seconde série de portes ouvertes consistera en six demi-journées, soit une soirée et une demi-journée de fin de semaine, à Brossard, l'île des Sœurs et le Sud-Ouest (format identique à la première série)
- Les portes ouvertes consisteront en l'installation de kiosques thématiques dans une salle à aire ouverte
  - Des experts de TC, de MPO, de Santé Canada, d'Environnement Canada, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et de Dessau-CIMA+ seront présents aux des kiosques pour répondre aux questions du public qui circulera de kiosque en kiosque
  - Le public pourra aussi déposer des suggestions/commentaires/questions lors de l'événement, ou plus tard par le biais d'une adresse courriel générique prévue à cet effet

| Brossard | L'île des Sœurs | Le Sud-Ouest |
|---|---|---|
| **Dimanche**<br>**14 avril 2013**<br>14 h à 17 h | **Vendredi**<br>**19 avril 2013**<br>18 h à 21 h | **Dimanche**<br>**21 avril 2013**<br>14 h à 17 h |
| **Lundi**<br>**15 avril 2013**<br>18 h à 21 h | **Samedi**<br>**20 avril 2013**<br>14 h à 17 h | **Lundi**<br>**22 avril 2013**<br>18 h à 21 h |



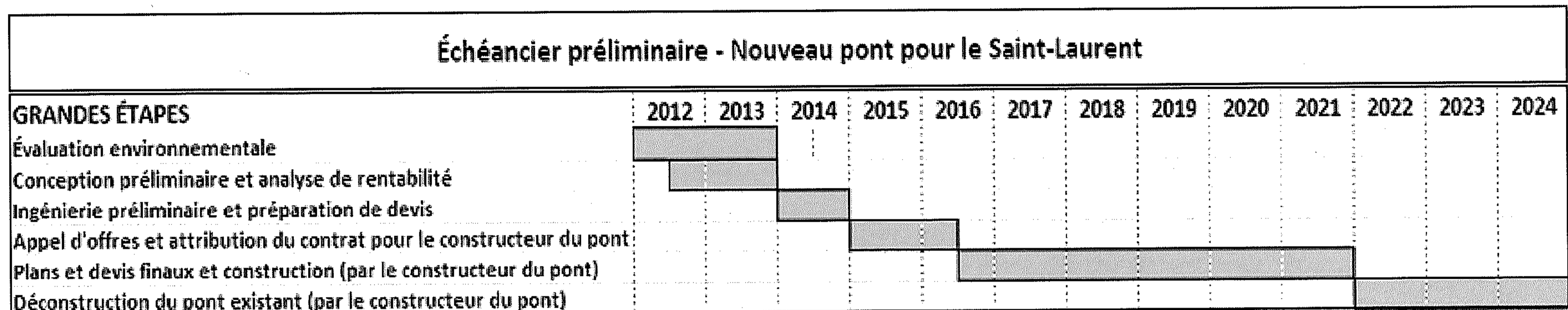
# Prochaines étapes de l'ÉE

- Évaluation environnementale
  - Date limite des commentaires sur la partie 2 de l'ÉE (19 mai 2013)
  - Intégrer les commentaires du public à la partie 2 du rapport d'ÉE (printemps 2013)
  - Explorer les différentes avenues de compensation pour la perte de l'habitat du poisson et des milieux humides (printemps 2013)
  - Préparation du rapport final (fusion des parties 1 et 2) et signature (été 2013)
  - Fin de l'ÉE selon l'échéancier (été 2013)
- Suite à l'évaluation environnementale
  - Lorsque les plans et devis seront avancés , ces derniers pourront être analysés par les ministères émetteurs de permis (Transports Canada, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada)
  - Suite aux études techniques à être complétées, si nécessaire, des modifications pourraient être apportées aux plans et devis pour satisfaire les exigences conditionnelles à l'émission des permis.
  - Un dialogue constant sera maintenu entre les ministères et le partenaire privé afin que ces derniers puisses déterminer la nécessité de réaliser des études supplémentaires et les réaliser, le cas échéants, dès que possible.
  - L'émission des permis permet au promoteur d'aller de l'avant avec la construction du projet.



# Échéancier préliminaire

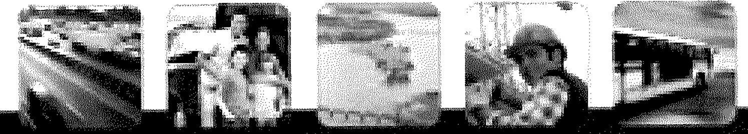
- La mise en service du nouveau pont pour le Saint-Laurent est prévue en 2021
- Beaucoup de travail devra être fait entre temps, incluant l'ÉE, le dossier d'affaires ainsi que de nombreuses études techniques, la conception, l'ingénierie, le financement et la construction
- La démolition du pont existant suivra la mise en service du nouveau pont



**Échéancier préliminaire - Nouveau pont pour le Saint-Laurent**

| GRANDES ÉTAPES | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Évaluation environnementale | | | | | | | | | | | | | |
| Conception préliminaire et analyse de rentabilité | | | | | | | | | | | | | |
| Ingénierie préliminaire et préparation de devis | | | | | | | | | | | | | |
| Appel d'offres et attribution du contrat pour le constructeur du pont | | | | | | | | | | | | | |
| Plans et devis finaux et construction (par le constructeur du pont) | | | | | | | | | | | | | |
| Déconstruction du pont existant (par le constructeur du pont) | | | | | | | | | | | | | |

- Des façons de comprimer cet échéancier seront considérées, et ce, sans affecter la qualité des travaux



# Merci!

- Pour de plus amples renseignements sur le projet, consulter la section du site web de Transports Canada dédiée au nouveau pont pour le Saint-Laurent :

www.tc.gc.ca/nppsl


Transport Canada Transports Canada



# New bridge for the St. Lawrence
# Open Houses on the Environmental Assessment

The Government of Canada is moving forward with plans to build a new bridge for the St. Lawrence to replace the Champlain Bridge. This bridge will cross the St. Lawrence River and will link the Island of Montreal to the South Shore, passing over île des Sœurs.

The environmental assessment began on January 22, 2012. It examines the project's impacts on the environment and proposes ways to reduce them. It will also influence the bridge design and construction techniques and will help make decisions that respect the environment.

Following the publication of the first part of the environmental assessment report, a series of open houses describing the project and the environment was held in December 2012.

Transport Canada invites the public to a second series of open houses. Come and meet our experts and share your comments on the environmental effects of the project and the proposed mitigation measures that are the subject of the second part of the environmental assessment report. This report will soon be available on the Canadian Environmental Assessment Agency's website (**www.ceaa-acee.gc.ca**).

**Brossard**

**Sociocultural Centre**

7905 San Francisco Ave.
Brossard, Quebec
J4X 2A4

**Sunday, April 14, 2013**
2 p.m. to 5 p.m

**Monday, April 15, 2013**
6 p.m. to 9 p.m.

**Île des Sœurs**

**Elgar Community Centre**

260 Elgar St.
Verdun, Quebec
H3E 1C9

**Friday, April 19, 2013**
6 p.m. to 9 p.m.

**Saturday, April 20, 2013**
2 p.m. to 5 p.m.

**Sud-Ouest**

**CEDA** (Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et de St-Henri)

2515 Delisle St.
Montreal, Quebec
H3J 1K8

**Sunday, April 21, 2013**
2 p.m. to 5 p.m.

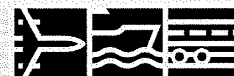
**Monday, April 22, 2013**
6 p.m. to 9 p.m.

For more information or to share your comments, please visit **www.tc.gc.ca/nbfsl** or contact us by e-mail at **NBFSL-ENV-NPPSL@tc.gc.ca**





Transports Canada | Transport Canada



# Nouveau pont pour le Saint-Laurent
# Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale

Le gouvernement du Canada va de l'avant avec la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent afin de remplacer le pont Champlain. Ce pont enjambera le fleuve Saint-Laurent et reliera l'île de Montréal à la Rive Sud, en passant par l'île des Sœurs.

L'évaluation environnementale a débuté le 22 janvier 2012. Elle permet d'examiner les répercussions du projet sur l'environnement et propose des mesures pour les atténuer. L'évaluation environnementale influencera aussi la conception du pont et les techniques de construction, et servira à prendre des décisions qui respectent l'environnement.

Après la publication de la première partie du rapport d'évaluation environnementale, une série de portes ouvertes portant sur la description du projet et de l'environnement a eu lieu en décembre 2012.

Transports Canada convie le public à une seconde série de portes ouvertes. Venez rencontrer nos experts et partager vos commentaires sur les effets environnementaux du projet et les mesures d'atténuation proposées qui font l'objet de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale. Ce rapport sera bientôt en ligne sur le site de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (**www.acee-ceaa.gc.ca**).

### Brossard

**Centre socioculturel**

7905, av. San Francisco
Brossard (Québec)
J4X 2A4

**Dimanche 14 avril 2013**
14 h à 17 h

**Lundi 15 avril 2013**
18 h à 21 h

### L'île des Sœurs

**Le Centre communautaire Elgar**

260, rue Elgar
Verdun (Québec)
H3E 1C9

**Vendredi 19 avril 2013**
18 h à 21 h

**Samedi 20 avril 2013**
14 h à 17 h

### Le Sud-Ouest

**CEDA** (Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et de St Henri)

2515, rue Delisle
Montréal (Québec)
H3J 1K8

**Dimanche 21 avril 2013**
14 h à 17 h

**Lundi 22 avril 2013**
18 h à 21 h

Pour plus d'information ou pour nous faire part de vos commentaires, consulter le **www.tc.gc.ca/nppsl** ou communiquer avec nous par courriel à **NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca**



Canada

# Mesures d'atténuation à soulever lors des portes ouvertes
# Aide mémoire

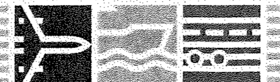
- **Végétation, Oiseaux, Reptiles et amphibiens, le poisson et son habitat**
  - Compenser pour la perte d'habitats du poisson et de milieux humides
  - Concevoir le projet (culées) de manière à ce qu'il n'interfère pas avec des projets de revitalisation des berges
  - Relocaliser la couleuvre brune
  - Améliorer la valeur écologique des berges où auront lieu des travaux (lorsque possible)
  - Les systèmes d'éclairage du nouveau pont devront être conçus pour limiter les effets sur la migration nocturne des oiseaux
  - Mise en place d'un système de canalisation afin que le sel de déglaçage en solution ne se déverse pas dans les milieux sensibles
  - La conception des piles devrait éviter, dans la mesure du possible, les zones d'habitats du poisson jugées sensibles

- **Qualité de l'air, Climat sonore**
  - La méthodologie utilisée pour identifier les zones qui seront affectées par le bruit est plus inclusive que les standards
  - Lorsque possible, les écrans antibruit seront mis en place avant les travaux
  - Ajout d'une station d'échantillonnage de la qualité de l'air sur l'île des Sœurs
  - Mettre en place une ligne téléphonique pour recevoir les plaintes
  - Compenser les GES émis pendant les travaux afin de rendre le chantier « carboneutre »

- **Patrimoine et archéologie, aspect visuel, infrastructure et bâtiments**
  - Le nouveau pont pour le Saint-Laurent devrait témoigner du rôle prédominant qu'il occupe dans le paysage montréalais
  - Maintient de l'expérience visuelle offerte sur la ville et le fleuve depuis le pont
  - Considérer la possibilité d'un lien transversal entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun et de chaque côté de l'A-10 sur l'île des Sœurs
  - La conception du pont devra minimiser l'empiètement des structures permanentes et temporaires sur le site archéologique Le Ber



Transports Canada | Transport Canada



# Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

**Portes ouvertes sur**
**La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale**
**Avril 2013**

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale**. Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé Activités de sensibilisation (TCPOU 938). En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : http://www.infosource.gc.ca.

## REMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

### PARTIE A – *CITOYEN(NE)*

**COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :**

☐ Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.

☐ Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

| | |
|---|---|
| Nom : | Adresse : |
| Téléphone(s) : | Courriel : |

### PARTIE B – *ORGANISATION*

**COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :**

☐ Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.

☐ Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

| | |
|---|---|
| Nom de l'organisation : | Adresse de l'organisation : |
| Nom du/de la représentant(e) : | Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation : |
| Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation | |

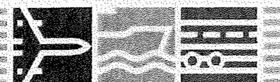
**Nouveau pont pour le Saint-Laurent**
**Transports Canada**
**800, boulevard René-Lévesque Ouest**
**Bureau 638, 6e étage**
**Montréal (Québec)**
**H3B 1X9**

**Courriel : NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca**
**Site Web : www.tc.gc.ca/nppsl**
**Fax: (514) 283-8234**

Canada



Transports Canada Transport Canada



# Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

| **PARTIE C – *Commentaires sur l'événement des portes ouvertes* (organisation, information partagée, etc.)** |
|---|
| Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : /10 |
| Commentaires : |

| **PARTIE D – *Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale*** |
|---|
| |

Nouveau pont pour le Saint-Laurent
Transports Canada
800, boulevard René-Lévesque Ouest
Bureau 638, 6e étage
Montréal (Québec)
H3B 1X9

Courriel : NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca/nppsl
Fax: (514) 283-8234

Canada

# Lignes de communications à l'intention des experts participants aux portes ouvertes

**Évaluation environnementale du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent**

**Portes ouvertes du 2 au 10 décembre 2012, Montréal**

**Tenue vestimentaire lors de l'évènement** : Tenue professionnelle; e.g. pantalon propre et chemise. Pas de jeans.

**Attitude générale** : Les experts doivent savoir écouter et demeurer attentifs aux préoccupations des personnes. Le ton doit toujours demeurer posé sans aucune forme d'impatience, de condescendance ou de jugement.

**Réponses aux questions** : Toujours tenter de répondre à la question de façon **simple**, **précise** et **courte**. Ne pas s'étendre dans des explications trop compliquées ou techniques de façon générale. Les experts doivent toujours essayer de comprendre la préoccupation sous-jacente à la question quand celle-ci n'est pas très explicite. La réponse doit être en fonction de la préoccupation.

1. **Ligne de communication générale**

**Concernant le public :**

Les experts ne doivent pas tenter de répondre à des questions qui sortent de leur champ d'expertise. Il est toutefois important que le public obtienne réponse à ses questions et sente que l'évènement est bien organisé/coordonné. Ainsi, toute question hors du champ d'expertise de l'expert doit être redirigée vers **Emmanuel Tousignant** de TC. Il se chargera de rediriger les questions à la personne appropriée.

Réponse à fournir aux médias :

| |
|---|
| ***Je n'ai malheureusement pas la réponse à votre question mais je vais vous rediriger vers Emmanuel Tousignant qui saura vous aider.*** |

**Concernant les médias :**

Les seules personnes autorisées à parler aux médias sont Marc Brazeau, Vincent Jarry. Si un expert est approché par des médias, il doit leur demander de se diriger vers **Marie-Anyk Côté** qui elle rédigera les questions adéquatement.

Réponse à fournir aux médias :

| |
|---|
| ***La personne coordonnant les questions des médias se nomme Marie-Anyk Côté. Je vous invite à aller la voir, elle se chargera de bien vous diriger pour que vous puissiez poser votre question.*** |

## 2. Les effets du projet sur l'environnement et des mesures d'atténuation

Les portes ouvertes de décembre vont traiter de la description du projet et de l'environnement seulement. Tout effet du projet sur l'environnement ou toute mesure d'atténuation sera discuté lors des portes ouvertes du printemps 2013.

Réponse à fournir au public :

| |
|---|
| ***Les portes ouvertes de décembre traitent de la description de l'environnement seulement. Tout effet du projet sur l'environnement ou toute mesure d'atténuation sera discuté lors des portes ouvertes du printemps 2013. Si vous avez des commentaires sur ces éléments, il vous est possible de les transmettre à TC en remplissant la feuille de commentaires disponible au kiosque « Commentaires » ou de les fournir par courriel ou par la poste aux adresses indiquées sur cette feuille.*** |

## 3. La description du projet

Toute question relative à la description du projet doit être redirigée vers le kiosque traitant de cet aspect.

À titre d'information pour les experts : le projet proposé est tel que décrit dans l'*Étude de préfaisabilité concernant le remplacement du pont Champlain* **et ne constitue pas une décision par le promoteur**. Des études présentement en cours, commandées par Transports Canada, permettront de raffiner les détails du projet.

Réponse à fournir aux médias :

| |
|---|
| ***Je vous invite à consulter le kiosque portant sur la description de projet où vous pourrez poser votre question.*** |

## 4. L'augmentation de capacité

Cette question doit être redirigée vers le kiosque de la description de projet.

À titre d'information pour les experts : Pour le moment, différents scénarios sont à l'étude, le nombre de voies dans le corridor du nouveau pont n'a pas encore été confirmé. La capacité sur le nouveau pont. L'évaluation environnementale évaluera les effets d'un scénario où le nombre de voies resterait le même et d'un scénario où il y aurait une augmentation de la capacité.

Réponse à fournir aux médias :

| |
|---|
| ***Je vous invite à consulter le kiosque portant sur la description de projet où vous pourrez poser votre question.*** |

5. **Le design du pont / pont signature**

Cette question doit être redirigée vers le kiosque de la description de projet.

À titre d'information pour les experts : Le but de l'évaluation environnementale n'est pas de déterminer quel type de pont (du point de vue de l'esthétisme) devra être construit. Le rapport final d'évaluation environnementale comprendra des recommandations d'ordre général (paramètres à prendre en compte).

Réponse à fournir aux médias :

| |
|---|
| ***Je vous invite à consulter le kiosque portant sur la description de projet où vous pourrez poser votre question.*** |

# Lignes de communications à l'intention des experts participants aux portes ouvertes

**Évaluation environnementale du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent**

**Portes ouvertes du 14 au 22 avril 2013, Montréal**

**Tenue vestimentaire lors de l'évènement** : Tenue confortable, pantalons propres recommandés mais pas exigés.

**Attitude générale** : Les experts doivent savoir écouter et demeurer attentifs aux préoccupations des personnes. Le ton doit toujours demeurer posé sans aucune forme d'impatience, de condescendance ou de jugement.

**Réponses aux questions** : Toujours tenter de répondre à la question de façon **simple**, **précise** et **courte**. Ne pas s'étendre dans des explications trop compliquées ou techniques de façon générale. Les experts doivent toujours essayer de comprendre la préoccupation sous-jacente à la question quand celle-ci n'est pas très explicite. La réponse doit être en fonction de la préoccupation.

## 1. Ligne de communication générale

***Concernant le public :***

Les experts ne doivent pas tenter de répondre à des questions qui sortent de leur champ d'expertise. Il est toutefois important que le public obtienne réponse à ses questions et sente que l'évènement est bien organisé/coordonné. Ainsi, toute question hors du champ d'expertise de l'expert doit être redirigée vers le kiosque approprié. Dans le doute veuillez référer la personne à **Emmanuel Tousignant** de TC. Il se chargera de rediriger les questions à la personne appropriée.

***Concernant les médias :***

Les seules personnes autorisées à parler aux médias sont Marc Brazeau et Vincent Jarry. Si un expert est approché par des médias, il doit leur demander de se diriger vers **Marie-Anyk Côté** qui elle rédigera les questions adéquatement.

## 2. Questions et réponses liées à l'environnement

***Deuxième partie du rapport***

**Q : Pourquoi parle-t-on de « deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale »? Quelle est la première partie?**

R : Le premier rapport ou première partie du rapport d'évaluation environnementale traite de la description du projet et de l'environnement. Le second rapport ou deuxième partie du rapport traite des effets du projet sur l'environnement et des mesures d'atténuation proposées.

**Q : Qu'est-ce qui ressort du deuxième rapport préliminaire d'évaluation environnementale?**

R : La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale propose des mesures pour atténuer les effets du projet sur l'environnement. Certaines mesures témoignent de l'importance de l'évaluation environnementale comme outil pour protéger non seulement l'environnement biophysique, mais aussi l'environnement humain.

- Mesures concernant la qualité de vie :
  - Mettre en place des murs antibruit afin de protéger les quartiers sensibles (avant les travaux si possible)
  - La méthodologie utilisée pour identifier les zones qui seront affectées par le bruit est plus inclusive que les standards
  - Ajout d'une station d'échantillonnage de la qualité de l'air sur l'île des Sœurs
  - Mettre en place une ligne téléphonique pour recevoir les plaintes
- Mesures concernant l'intégration du projet au milieu :
  - Le nouveau pont pour le Saint-Laurent devrait témoigner du rôle prédominant qu'il occupe dans le paysage montréalais
  - Maintient de l'expérience visuelle offerte sur la ville et le fleuve depuis le pont
  - Considérer la possibilité d'un lien transversal entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun et de chaque côté de l'A-10 sur l'île des Sœurs
  - La conception du pont devra minimiser l'empiètement des structures permanentes et temporaires sur le site archéologique Le Ber
- Mesures concernant les gaz à effet de serre (GES) :
  - Compenser les GES émis pendant les travaux afin de rendre le chantier « carboneutre »
- Mesures concernant des aspects biophysiques :
  - Compenser pour la perte d'habitats du poisson et de milieux humides
  - Concevoir le projet (culées) de manière à ce qu'il n'interfère pas avec des projets de revitalisation des berges
  - Relocaliser la couleuvre brune
  - Améliorer la valeur écologique des berges où auront lieu des travaux (lorsque possible)
  - Les systèmes d'éclairage du nouveau pont devront être conçus pour limiter les effets sur la migration nocturne des oiseaux
  - Mise en place d'un système de canalisation afin que le sel de déglaçage en solution ne se déverse pas dans les milieux sensibles
  - La conception des piles devrait éviter, dans la mesure du possible, les zones d'habitats du poisson jugées sensibles

**Q : Pourquoi a-t-on décidé de traiter du volet description du projet et de l'environnement et du volet des effets environnementaux et des mesures d'atténuation en deux temps?**

R : Cette approche permet au public de mieux prendre connaissance de l'information liée à chacun de ces volets, rendue publique l'un après l'autre. De plus, ceci permet la tenue de portes ouvertes plus tôt dans le processus d'évaluation environnementale. Les considérations du public sont donc prises en

compte plus tôt. Finalement, une telle approche permet la tenue de deux séries de portes ouvertes. Les premières portes ouvertes ont eu lieu en décembre 2012.

**Q : Est-ce que cette deuxième partie du rapport est considérée comme une version finale?**

R : Non. Suite aux portes ouvertes et à la période de commentaires se terminant le 19 mai 2013, le rapport sera modifié afin de prendre en compte les commentaires formulés.

**Q : Est-ce que le gouvernement du Canada préconise le concept de pont et les caractéristiques du corridor décrits dans le premier rapport préliminaire?**

R : Non. Les détails des éléments associés aux composantes du projet présentés dans le premier rapport préliminaire sont à titre indicatif seulement et ne constituent pas une décision finale de Transports Canada. Des modifications aux éléments sont possibles en fonction des résultats de l'évaluation environnementale en cours ainsi que de l'évolution du projet.

Le concept utilisé dans le premier rapport préliminaire est basé sur les conclusions de *L'étude de préfaisabilité portant sur le remplacement du pont Champlain actuel* complétée en 2011 par le Consortium BCDE à la demande de la société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI).

***Portes ouvertes***

**Q : Quels sont les résultats de la première série de portes ouvertes tenues en décembre 2012?**

R : Les participants ont été satisfaits quant à l'approche « portes ouvertes » et par la qualité de l'information transmise par les experts présents.

Les principaux points soulevés (nombre de personnes) :

- Inquiétude par rapport à l'augmentation du bruit lors des travaux et lors de l'exploitation (25)
- Inquiétude face aux impacts sur la qualité de l'air (incluant les gaz à effet de serre) (18)
- Inquiétude face au fait qu'il n'y ait pas de piste cyclable sur le pont (18)
- Inquiétude face aux impacts sur la circulation durant la construction (10)
- Proposition d'améliorer le transport collectif qui sera intégré au projet (9)

**Q : En quoi consistera la seconde série de portes ouvertes tenues dans le cadre de cette évaluation environnementale?**

R : Les prochaines portes ouvertes comprendront des kiosques où seront abordés les différents aspects traités dans la deuxième partie du rapport de l'évaluation environnementale (effets du projet sur l'environnement et des mesures d'atténuation proposées). Le public sera invité à circuler de kiosque en kiosque selon les aspects qui l'intéresse et pourra discuter avec les experts présents. Le format de l'événement sera similaire à celui de la première série de portes ouvertes tenues en décembre 2012.

**Q : Est-ce que les portes ouvertes permettront au public de transmettre ses commentaires et préoccupations quant aux effets environnementaux du projet et aux mesures d'atténuation?**

R : Oui. Les commentaires écrits du public sur les sujets abordés dans la deuxième partie du rapport seront les bienvenus durant les portes ouvertes. Le public pourra aussi communiquer ses commentaires aux autorités responsables de l'évaluation environnementale par courriel et par la poste jusqu'au 19 mai 2013. Nous tiendrons compte des commentaires lors des prochaines étapes de l'évaluation environnementale.

**Q : J'ai fait des commentaires sur le premier rapport prélimininaire (première partie du rapport) en décembre/janvier dernier. Comment mes commentaires ont-ils été pris en compte?**

R : L'ensemble des commentaires formulés par le public a été synthétisé dans un tableau se trouvant en annexe de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale. Le tableau inclut aussi, pour chacun des points soulevés, les réponses des autorités responsables, indiquant comment ces points ont été pris en compte dans l'évaluation environnementale.

Il est à noter que les commentaires intégraux reçus sont affichés sur le site de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/details-fra.cfm?evaluation=65574).

**Q : Je prévois faire des commentaires sur la deuxième partie du rapport. Comment mes commentaires seront-ils pris en compte?**

R : Ces derniers seront considérés dans la version finale de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale qui sera publié au plus tard à l'automne 2013. Les commentaires seront synthétisés dans un tableau qui se trouvera en annexe de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale. Le tableau inclura aussi, pour chacun des points soulevés, les réponses des autorités responsables, indiquant comment ces points ont été pris en compte dans l'évaluation environnementale.

**Q : Quelles sont les prochaines étapes de l'évaluation environnementale?**

La version finale ainsi que la synthèse de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale seront rédigées. Ensuite, les synthèses de la première et deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale seront fusionnées, ce qui constituera le rapport final d'évaluation environnementale.

À la suite de l'évaluation environnementale, les mesures d'atténuation élaborées devront être intégrées dans le document d'appel d'offres pour la construction du projet et constitueront des balises pour les futurs soumissionnaires.

**Q : J'ai fait des commentaires sur le premier rapport préliminaire (première partie du rapport) en décembre/janvier dernier. Dans la première version de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale, j'ai consulté le tableau sommaire des commentaires reçus et les réponses de Transport Canada. Pour mes commentaires, la réponse de Transports Canada est : « Cet aspect n'est pas considéré dans la portée de cette évaluation environnementale, mais sera considéré dans une phase subséquente du projet. » Comment est-ce que je peux être certain/certaine que mes commentaires seront vraiment pris en compte?**

R : Les commentaires qui n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation environnementale ne constituent pas moins des enjeux importants pour la population. Transports Canada évaluera les commentaires et développera des stratégies pour intégrer les enjeux au processus de planification. Il est à noter que des études supplémentaires sont recommandées dans le deuxième rapport.

Transports Canada continuera de consulter les intervenants au cours de l'avancement du projet et travaille déjà, en collaboration avec le gouvernement du Québec, les municipalités et les autres intervenants du milieu, sur plusieurs enjeux, par exemple, la qualité architecturale, le transport collectif, et l'intégration urbaine (infrastructures municipales).

Les parties intéressées peuvent également suivre l'évolution du projet en consultant le site web au : www.tc.gc.ca/nppsl.

**Q : Pourquoi des études supplémentaires sont-elles recommandées dans l'évaluation environnementale?**

Les données disponibles et le niveau d'avancement du projet n'ont pas permis de quantifier avec précision certains effets - ceci est normal dans une évaluation environnementale. Des études environnementales additionnelles seront donc requises pendant les prochaines étapes du développement du projet du NPSL afin d'alimenter l'analyse de certaines considérations environnementales :

- Établissement d'un niveau de référence dans la zone d'étude pour les composantes suivantes :
  - Eau de surface
  - Eau souterraine
  - Air
  - Caractérisation des sols
- Modélisation en prenant compte de la configuration du projet pour les composantes suivantes :
  - Dispersion des contaminants atmosphériques et des émissions de GES

- Bruit
- Écoulement et régime des glaces

– Inventaire archéologique par sondages
– Études requises par MPO pour l'émission de permis lorsque les plans et devis seront avancés

L'identification en amont du besoin de ces études permettra de les insérer de manière optimale dans le processus de planification et de ne pas avoir d'impact sur l'échéancier du projet.

**Q : Comment Transports Canada s'assurera-t-il de l'application des mesures d'atténuation?**

R : De la surveillance et du suivi environnemental seront effectués.

– Surveillance :
  - Selon la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale,* les autorités responsables doivent veiller à l'application des mesures d'atténuation.
  - Durant la phase de construction, un comité de surveillance incluant le partenaire privé et présidé par Transports Canada (TC) sera mis en place.
  - L'application des mesures d'atténuation sera surveillée et documentée.

– Suivi :
  - Démarche généralement effectuée une fois le projet terminé et permet de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation à court, moyen et long termes, si certaines d'entre elles suscitent des incertitudes.
  - Dans le cadre du projet du NPSL, des suivis sont prévus pour les composantes suivantes :
    - Climat sonore
    - Qualité de l'air
    - Projets de compensation
    - Relocalisation de la couleuvre brune
    - Reprise végétale

**Q : Comment pourrai-je suivre les phases subséquentes du projet?**

R : Toutes les annonces importantes sont diffusées sur le site Internet du projet au www.tc.gc.ca/nppsl

Transports Canada a l'intention de continuer et à informer et à consulter les intervenants clés au cours de l'évolution du projet.

**Q : Est-ce qu'il va y avoir d'autres portes ouvertes portant sur les autres dimensions du projet (péage, nom du pont, pont signature, etc.)?**

R : Les commentaires écrits du public sur tout élément relié aux effets du projet sur l'environnement et aux mesures d'atténuation proposées seront les bienvenus pendant les portes ouvertes, par courriel ou par la poste jusqu'au 19 mai 2013.

La possibilité d'autres consultations au cours du projet sera évaluée selon les besoins identifiés.

**Q : Pourquoi est-ce que la deuxième partie du rapport ne traite pas de la question du péage?**

R : La question du péage ne fait pas partie de la portée de l'évaluation environnementale. Bien que le ministre ait annoncé qu'il y aura du péage sur le nouveau pont, il y encore beaucoup de travail à faire au sujet de cette question. Le dossier d'affaires, qui devra être finalisé à la fin de 2013, proposera des modèles de péages envisageables que nous utiliserons pour évaluer la viabilité financière du projet. Cependant, il restera du travail à faire et des discussions à avoir avec les intervenants avant de décider des modalités du péage.

**Q : Pourquoi est-ce que la deuxième partie du rapport ne traite pas de la question du transport collectif?**

R : Le transport collectif est sous la responsabilité du gouvernement du Québec. Le gouvernement du Canada collabore étroitement avec ce dernier et l'Agence métropolitaine de transport afin d'assurer l'intégration du transport collectif sans le nouveau pont. Il y encore beaucoup de travail à faire au sujet de la question du transport collectif. Le gouvernement du Canada a demandé au gouvernement du Québec de nous indiquer les caractéristiques du système de transport collectif préconisé avant la fin du mois de juin. Cela dit, toute question sur les caractéristiques du système de transport collectif devrait être adressée au gouvernement du Québec et l'Agence métropolitaine de transport.

**Q : Où puis-je trouver plus d'information au sujet de l'évaluation environnementale et du projet en général?**

R : On peut s'adresser à l'équipe de l'évaluation environnementale au : NPPSL-ENV-NBFSL@TC.GC.CA. Vous pouvez également consulter en ligne les documents pour cette étude environnementale au : http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/Viewer_f.cfm?CEAR_ID=65574. Pour de l'information générale sur le projet, veuillez consulter notre site web au www.tc.gc.ca/nppsl.

***Effets du projet sur la qualité de vie***

**Q : Il est prévu que la construction du projet se fasse de 2017 à 2021, allons-nous vraiment être dérangés durant 4 ans?**

R : Non, bien que l'ensemble des travaux reliés au corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent s'étaleront sur une période de 4 ans, les travaux pour chacun des secteurs, par exemple l'A-15 à Verdun, s'étaleront sur une période plus courte.

**Q : Quelles sont les mesures envisagées pour diminuer les effets du projet sur l'environnement humain?**

R : La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale propose en tout plus de 180 mesures d'atténuation. Voici des exemples de mesures visant l'environnement humain :

- Mesures concernant la qualité de vie :
  - Mettre en place des murs antibruit afin de protéger les quartiers sensibles (avant les travaux si possible)
  - Ajout d'une station d'échantillonnage de la qualité de l'air sur l'île des Sœurs
  - Mettre en place une ligne téléphonique pour recevoir les plaintes
- Mesures concernant l'intégration du projet au milieu :
  - Maintiens de l'expérience visuelle offerte sur la ville et le fleuve depuis le pont
  - Considérer la possibilité d'un lien transversal entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun et de chaque côté de l'A-10 sur l'île des Sœurs
- Mesures concernant la qualité de l'air et les gaz à effet de serre (GES) :
  - Compenser les GES émis pendant les travaux afin de rendre le chantier « carboneutre »
  - Ajout d'une station d'échantillonnage de la qualité de l'air

**Q : Quelles sont les mesures envisagées pour diminuer les effets du projet sur l'environnement biophysique?**

R : La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale propose en tout plus de 180 mesures d'atténuation. Voici des exemples de mesures visant l'environnement humain biophysique :

- Compenser pour la perte d'habitats du poisson et de milieux humides
- Concevoir le projet (culées) de manière à ce qu'il n'interfère pas avec des projets de revitalisation des berges
- Relocaliser la couleuvre brune
- Améliorer la valeur écologique des berges où auront lieu des travaux (lorsque possible)

**Q : Quelles mesures seront prises pour diminuer les effets du projet sur la qualité de l'air durant la période des travaux?**

R :

- Une station d'échantillonnage de l'air sera mise en place sur l'île des Sœurs avant le début des travaux;
- La qualité de l'air sera surveillée grâce plusieurs stations d'échantillonnage. La surveillance s'effectuera entre avril et octobre, aux deux semaines, dans les zones où des travaux auront lieu. Les données de surveillance seront disponibles au public via un site web de même que les mesures correctrices mises en place;
- Afin de réduire l'impact sur la qualité de l'air, il a été déterminé que les particules émises durant les travaux devront respecter un seuil précis à 50 m de l'emprise;

- Tout au long des travaux en milieu urbanisé, les rues empruntées par les véhicules et la machinerie seront nettoyées quotidiennement afin d'y enlever toute accumulation de matériaux meubles et autres débris;
- Un abat-poussière sera appliqué (de l'eau ou un abat-poussière approuvé par le Bureau de normalisation du Québec) sur les voies de circulation en gravier;
- Stabiliser les secteurs remaniés afin de limiter l'érosion par le vent en ensemençant ou en installant de la paille et du géotextile selon l'avancement des travaux;
- Couvrir les matériaux en piles d'un géotextile s'ils ne sont pas utilisés pendant plus de 24 h;
- Favoriser un tracé pour le camionnage évitant les secteurs résidentiels.
- Une ligne téléphonique sera mise à la disposition des citoyens pour enregistrer les plaintes.

**Q : Quelles mesures seront prises pour diminuer les effets du projet sur la circulation durant la période des travaux?**

R :

- Le public sera avisé des travaux et des mesures de déviation prévues. Des voies alternatives seront proposées;
- Au moins un accès au réseau local de l'île des Sœurs, préférablement deux, devra être maintenu en tout temps sur le réseau local et autoroutier;
- Avant le début et au cours des travaux, l'entrepreneur doit prendre les mesures nécessaires pour faciliter et diriger le mouvement des véhicules sur la route à construire et sur les chemins de déviation nécessaires durant les travaux;
- L'entrepreneur doit maintenir en tout temps la signalisation d'indication de destination et de repérage;
- Les panneaux à messages variables mobiles (PMV mobiles) doivent être fonctionnels pendant toute la durée des travaux et informer en temps réel les usagers des conditions de la circulation et des entraves;
- Privilégier l'utilisation de l'emprise du corridor comme accès principal aux zones de travaux et limiter, autant que possible, le déplacement de la machinerie aux aires de travail comprises dans cette emprise;
- Une ligne téléphonique sera mise à la disposition des citoyens pour enregistrer les plaintes.

**Q : Quelles mesures seront prises pour diminuer les effets du projet sur le climat sonore durant la période des travaux?**

R :

- La méthodologie utilisée pour identifier les zones sensibles au bruit dépasse les standards. Plus de zones sensibles ont ainsi été identifiées;
- Mettre en place des murs antibruit afin de protéger les quartiers sensibles (avant les travaux si possible) ;
- Un suivi du climat sonore sera effectué durant plusieurs années après les travaux;
- Un responsable de la gestion du bruit sur le chantier sera nommé;
- Un programme de gestion du bruit sera élaboré. L'importance de ce programme sera proportionnelle à l'importance et à la durée des travaux envisagés, et il sera constitué d'un ou de plusieurs programmes détaillés de contrôle du bruit;

- Planifier les travaux les plus bruyants durant les périodes les moins sensibles (le jour, par exemple);
- Prohiber certains types d'équipements à proximité des secteurs sensibles;
- Favoriser des méthodes de travail moins bruyantes ou des équipements insonorisés ou électriques, lorsque possible;
- S'assurer que les équipements utilisés sont munis d'un silencieux de bonne qualité en état de fonctionnement;
- Mettre en place des alarmes de recul à intensité variable (s'ajustant au bruit ambiant);
- Mise en place d'écrans antibruit temporaires fixes, en bordure du chantier, ou mobiles, sur certains équipements;
- Utilisation de roulottes de chantier ou de véhicules lourds comme écran antibruit;
- Une ligne téléphonique sera mise à la disposition des citoyens pour enregistrer les plaintes

***Préoccupations du milieu municipal et autres intervenants***

**Q : Comment le projet inclura-t-il le travail de planification/revitalisation urbaine que notre municipalité a réalisé au cours des dernières années avec la population et les intervenants?**

R : Transports Canada construit le nouveau pont pour une durée de 125 ans, et ce, dans un milieu complexe urbanisé. TC est conscient de l'importance de respecter les plans de développement dont la communauté s'est dotée pour son territoire. TC travaille en collaboration avec les municipalités afin d'assurer la prise en compte des enjeux d'intégration urbaine dans le processus de planification.

**Q : Quelles mesures sont prévues afin de gérer les effets que le projet du nouveau pont aura sur les infrastructures des autres entités publiques?**

R : Transports Canada travaillera en collaboration avec les divers intervenants (municipalités, Hydro-Québec, etc.) afin d'assurer la prise en compte des enjeux dans le processus de planification. Un travail est déjà en cours avec la Ville de Montréal pour les enjeux liés au collecteur Saint-Pierre ainsi qu'avec Hydro-Québec pour les enjeux liés à son réseau. Transports Canada prévoit aussi travailler avec les municipalités sur les effets de la circulation sur la voirie locale. Des analyses sur la circulation sont en cours par les consultants de Transports Canada.

**Q : Quels effets aura l'ajout d'une troisième voie dans chaque direction sur l'autoroute 15?**

R : Différents scénarios concernant l'autoroute 15 sont présentement à l'étude. De plus, des études de prévisions d'achalandage sont présentement en cours et aideront à déterminer quel sera l'achalandage sur l'ensemble du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent une fois le projet terminé. La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale propose des mesures d'atténuation, par exemple l'installation de murs antibruit, pour limiter l'impact du projet sur le milieu.

**Q : Comment êtes vous en mesure d'identifier les impacts du projet sur le bruit, la qualité de l'air et en en matière de gaz à effet de serre sans connaitre l'achalandage prévu dans le nouveau corridor?**

R : Des études de prévisions d'achalandage sont présentement en cours et aideront à déterminer quel sera l'achalandage sur l'ensemble du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent une fois le projet terminé. Sur la base des résultats de ces études, une étude supplémentaire sera réalisée afin de modéliser les effets du projet sur ces composantes de l'environnement.

**Q : Comment est-ce que vous allez atténuer les impacts du bruit sur les secteurs de la Place Turenne; de l'avenue Tisserand, ainsi que de l'avenue Panama à Brossard?**

R : La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale propose des mesures d'atténuation, par exemple l'installation de murs antibruit, pour limiter l'impact du projet sur le milieu.

**Loi sur la protection des eaux navigables**

**Q : Est-ce que les changements à la *Loi sur la protection des eaux navigables* ont un impact sur le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent?**

R : La nouvelle *Loi sur la protection de la navigation (LPN)* n'est pas encore officiellement adoptée, et par conséquent, la *Loi sur la protection des eaux navigables* s'applique encore pour les dossiers en cours. Selon les informations dont nous disposons actuellement, le fleuve St-Laurent, une voie navigable commerciale très importante pour le Québec et le Canada sera protégée au sens de la nouvelle la *Loi sur la protection de la navigation.* Le nouveau pont pour le Saint-Laurent y serait donc assujetti.

**QUESTIONS ET RÉPONSES**
**Acquisition de propriétés**
**Corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent**

**Note : On se servira de ces questions-réponses lorsqu'on aura commencé les négociations pour acquérir les propriétés**

---

*Porte-parole : Guy Lepage, directeur régional, Gestion des locaux et Gestion du portefeuille*

*Personne-ressource : Sonia Tengelsen, conseillère principale en communication*

*Date : 23 juin 2014*

**Table des matières**

## 1 - OBJECTIFS DU PROJET D'ACQUISITION DE PROPRIÉTÉS

*Questions pour Infrastructure Canada (INFC)*

**Q1.1. Pourquoi le gouvernement fédéral doit-il acquérir des propriétés dans le cadre du projet de construction du nouveau pont?**

R1.1. Le gouvernement du Canada doit pouvoir démontrer qu'il détient les droits sur les terrains nécessaires à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du pont, en fonction de l'échéancier des travaux.

**Q1.2. Quelle est l'emprise routière du nouveau pont pour le Saint-Laurent? Quel est le tracé de l'autoroute 15?**

R1.2. Le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent comprend un nouveau pont pour le Saint-Laurent, un nouveau pont de l'Île-des-Sœurs, la reconstruction de l'autoroute 15 sur l'Île-des-Sœurs, et la reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15 sur l'île de Montréal. Le nouveau pont pour le Saint-Laurent enjambera le fleuve Saint-Laurent de l'Île-des-Sœurs à Brossard, immédiatement en aval du pont Champlain actuel. Il est prévu que le nouveau pont de l'Île-des-Sœurs sera construit dans l'alignement du pont actuel.

La reconstruction de l'autoroute 15 sur l'Île-des-Sœurs comprend une autoroute d'une longueur approximative de 1 kilomètre reliant le nouveau pont pour le Saint-Laurent au pont de l'Île-des-Sœurs. La reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15 sur l'île de Montréal comprend une autoroute d'une longueur approximative de 3 kilomètres reliant le pont de l'Île-des-Sœurs au tronçon de l'autoroute 15 appartenant à Québec. Cette composante englobera la reconstruction de l'autoroute 15 actuelle et son élargissement de deux à trois voies. Elle comprendra aussi la reconstruction de sept passages supérieurs actuels sur l'île de Montréal.

**Q1.3. Quel ministère sera responsable d'acquérir les propriétés situées sur le tracé?**

R1.3. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) sont chargés d'acquérir les propriétés. Infrastructure Canada, en tant que ministère responsable du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, sera le gardien des biens immobiliers de la Couronne une fois qu'ils seront acquis.

**Q1.4. Comment avez-vous déterminé les propriétés à acquérir?**

R1.4. Arup, la firme d'ingénieurs-conseils embauchée pour déterminer les exigences de conception préliminaires dans les documents d'appels d'offres du contrat de PPP doit déterminer le tracé de l'emprise en fonction des besoins pour le corridor du projet.

Différents scénarios ont été analysés afin d'identifier celui qui est techniquement faisable et qui a le moins d'impact sur les propriétés privées.
Après avoir considéré différents scénarios possibles, discuté avec les intervenants concernés et analysé l'ensemble de composantes techniques, sociales et économiques, certaines propriétés publiques, commerciales et résidentielles situées à l'intérieur de l'emprise identifiée pour le pont ont été sélectionnées.

Infrastructure Canada, TPSGC et Arup travaillent de concert pour minimiser le plus possible l'acquisition de propriétés, particulièrement les propriétés privées.

**Q1.5. Est-ce que le tracé pour le pont et les routes pourrait changer? Pourrait-il s'ajouter de nouvelles propriétés au cours des prochaines années?**

R1.5. Des exigences de conception technique seront incluses dans la demande de propositions pour le projet, telles que le nombre et la configuration des voies, les exigences relatives à l'évaluation environnementale, la qualité architecturale, ainsi que les exigences en matière d'entretien et d'exploitation. Les propositions des soumissionnaires devront spécifiquement se conformer aux exigences techniques afin d'être considérées comme conformes sur le plan technique.

Un projet de cette ampleur peut parfois nécessiter une révision de l'emprise originalement identifiée en raison d'un évènement qui pourrait survenir durant les travaux de construction. À l'heure actuelle, nous croyons qu'il est très peu probable que de nouvelles propriétés soient ajoutées à celles déjà identifiées.

**Q.1.6. Pourquoi avoir attendu si longtemps avant de contacter les propriétaires privés?**

R.1.6. Infrastructure Canada, TPSGC et Arup ont analysé différents scénarios afin d'identifier celui qui est techniquement faisable et qui a le moins d'impact sur les propriétés privées. Afin d'en arriver à une décision quant à l'emprise finale, il a tout d'abord fallu établir différents scénarios de construction. Par la suite, nous avons répertorié les multiples infrastructures et servitudes existantes appartenant à la Ville de Montréal, Gaz Métropolitain, Hydro-Québec, Bell Canada et d'autres entités, et nous avons analysé leur impact sur chacun des scénarios envisagés.

De nombreuses rencontres avec ces entités ont eu lieu par la suite afin de trouver des solutions à la satisfaction de toutes les parties. Ce long processus était nécessaire afin de permettre l'analyse de tous les impacts possibles sur le projet et pour justifier le choix de l'emprise finale. Une fois le processus complété, nous avons pu identifier avec certitude les propriétés privées se trouvant à l'intérieur de l'emprise et communiquer avec les propriétaires dès que possible.

## 2 – AUTOROUTE 15 – PROPRIÉTÉS PRIVÉES

**Q2.1. Est-ce que l'élargissement de l'autoroute 15 de deux à trois voies est vraiment nécessaire?**

R2.1. Le tronçon de l'autoroute 15 qui relie le pont de l'Île-des-Sœurs au tronçon de l'autoroute 15 appartenant à Québec sera reconstruit et élargi de deux à trois voies sur une longueur approximative de trois kilomètres. L'élargissement de deux à trois voies dans chaque direction assurera une cohérence dans l'ensemble du corridor et atténuera les embouteillages actuels. De plus, les modifications à la géométrie augmenteront la sécurité routière et la fluidité de la circulation.

**Q2.2. Pourquoi ne pas élargir l'autoroute du côté nord?**

R2.2. Afin d'en arriver à une décision quant à l'emprise finale, il a tout d'abord fallu établir et analyser différents scénarios de construction afin d'identifier celui qui est techniquement faisable et qui a le moins d'impact sur les propriétés privées.

Par la suite, nous avons répertorié les multiples infrastructures et servitudes existantes appartenant à la Ville de Montréal, Gaz Métropolitain, Hydro-Québec, Bell Canada et d'autres entités, et nous avons analysé leur impact sur chacun des scénarios envisagés.

De nombreuses rencontres avec les partenaires du projet, y compris la Ville de Montréal, ont eu lieu afin d'analyser tous les impacts des scénarios de construction.

L'élargissement de l'autoroute 15 du côté nord pose des difficultés techniques majeures en raison de la présence du collecteur Saint-Pierre et de trois chutes à neige de la Ville de Montréal. On a analysé la possibilité de construire l'autoroute au-dessus du collecteur Saint-Pierre, mais cette option est peu souhaitable parce que l'infrastructure est très âgée, l'entretien serait difficile et la Ville de Montréal n'aurait pas accès aux chutes à neige. D'autre part, le déplacement du collecteur Saint-Pierre a aussi été examiné, mais n'a pas été retenu en raison du manque d'espace du côté nord de l'autoroute (voie ferrée) et de la nécessité de conserver les chutes à neige de la ville.

**Q2.3 Avez-vous l'intention de démolir les maisons situées dans l'emprise du projet? Si oui, quand?**

R2.3 Seules les maisons situées dans l'emprise seront acquises et, oui, elles seront démolies peu après leur acquisition.

## 3 - INFORMATION SUR LES PROPRIÉTÉS À ACQUÉRIR

*Questions pour TPSGC*

**Q3.1. Dans quels secteurs sont situées les propriétés que vous souhaitez acquérir? Combien y en a-t-il et de quels types sont-elles?**

R3.1 Le gouvernement du Canada souhaite acquérir des propriétés dans l'arrondissement de Verdun à Montréal, à l'Île-des-Sœurs et à Brossard. Nous avons fait tous les efforts possibles lors des étapes de planification afin de minimiser le nombre de propriétés privées touchées.

- À Montréal, les lots visés sont situés à Verdun, près de l'autoroute 15 et de l'autoroute Bonaventure. La majorité des lots sont la propriété d'organismes publics. Il y a également 4 propriétés privées non résidentielles et 16 propriétés résidentielles. Les propriétés résidentielles à acquérir sont : 9 maisons unifamiliales, 1 triplex, un immeuble de 4 condominiums et une partie de la cour arrière d'un immeuble de 32 condominiums.
- À L'Île-des-Sœurs, les lots sont situés en bordure de l'autoroute 15. La majorité des lots sont la propriété d'organismes publics. Il y a également 2 propriétés privées non résidentielles.
- À Brossard, les parties de lots à acquérir sont situées à la sortie du pont actuel, près des accès routiers de l'autoroute 10 et la route 132. Tous les lots sont la propriété d'organismes publics.

**Q3.2. Quels types de propriétés seront touchées?**

R3.2. Les types de propriétés touchées par l'acquisition appartiennent à des organismes publics (villes, gouvernement du Québec et PJCCI) et à des propriétaires privés (commerciaux et résidentiels). Environ 99,7 % des propriétés à acquérir appartiennent à des entités publiques, et seulement 0,3 % sont constituées de propriétés appartenant à des particuliers ou à des entreprises.

****Veuillez aussi prévoir des exemples concernant le nombre de propriétés touchées dans le cadre d'autres projets, comme celui de l'échangeur Turcot.

**Q3.3. Combien de propriétés le gouvernement du Canada doit-il acquérir? Combien de propriétés résidentielles? De propriétés commerciales? De propriétés d'organismes publics?**

R3.3. Le gouvernement fédéral doit acquérir plus d'une centaine de lots ou de parties de lots pour le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Environ 99,7 % des propriétés à acquérir appartiennent à des organismes publics et seulement 0,3 % appartient à des particuliers ou à des entreprises.

- Propriétés résidentielles à acquérir : 9 maisons unifamiliales, 1 triplex, un immeuble de 4 condominiums et une partie de la cour arrière d'un immeuble de 32 condominiums.
- Propriétés privées non résidentielles à acquérir : 6 lots appartenant à des particuliers ou à des entreprises privées.
- Propriétés d'organismes publics à acquérir : plusieurs parcelles de terrains appartenant au ministère des Transports du Québec (MTQ), à la Ville de Montréal, à la Ville de Brossard, à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC).

Aucune propriété privée n'a été déclarée patrimoniale.

**Q3.4. Qui occupe les résidences que le gouvernement veut acquérir (familles, personnes âgées, personnes handicapées, etc.)?**

R3.4. Le gouvernement a trouvé les noms et adresses postales des propriétaires en consultant l'examen des titres de propriété effectué par Justice Canada et le rôle d'évaluation municipale.

**Q3.5. Est-ce qu'il s'agit seulement de propriétaires ou de locataires également?**

R3.5. Il s'agit de propriétaires et de locataires.

***Questions pour INFC***

**Q3.6. Quel sera le sort du Technoparc?**

R3.6. Une portion seulement des terrains du Technoparc a été identifiée comme étant nécessaire au projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Le reste demeurera sous la gestion des propriétaires existants, incluant la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI).

La construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent n'inclura pas de volet de réhabilitation du Technoparc. Les sols déplacés dans le cadre de ce projet seront gérés conformément aux normes en vigueur. Si des mesures de confinement

sont nécessaires, elles seront coordonnées avec la PJCCI. Des mesures seront prises pour assurer que le projet ne nuise pas aux travaux de confinement et de gestion de l'eau souterraine contaminée du Technoparc effectués par PJCCI.

**Q3.7. Quel est l'impact environnemental de ces acquisitions?**

R3.7. Il n'y a aucun impact environnemental associé à l'acquisition. La démolition des bâtiments sera faite selon les normes en vigueur. Si des contaminants sont trouvés (ex. isolation à l'amiante), ils seront gérés adéquatement.

**Q3.8. Est-ce que vous comptez faire des vérifications environnementales des propriétés?**

R3.8. Des vérifications seront faites au niveau des bâtiments une fois qu'ils auront été acquis. Concernant les sols, plusieurs trous de forage ont été faits sur l'ensemble du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Nous avons donc déjà une très bonne idée de la condition des sols des propriétés à acquérir. Les sols excavés seront gérés de manière adéquate. Si du remplissage est nécessaire, le matériel ajouté respectera les critères de qualité des sols pour l'utilisation du terrain dans l'emprise du projet et adjacent au projet, s'il y a lieu.

**Q3.9.Quels terrains appartenant au ministère des Transports du Québec (MTQ) doivent être acquis? Comment et par qui?**

R3.9. De façon générale, les lots situés à Brossard, dont un lot important situé entre la route 132 et la voie maritime du Saint-Laurent, seront requis pour le projet. De plus, deux lots situés sur l'île de Montréal et longeant l'autoroute 15 sont également requis.

Les terrains seront acquis par entente de gré à gré entre Infrastructure Canada et le MTQ.

**Q3.10. Quels terrains du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC) doivent être acquis? Comment et par qui?**

R3.10. Les terrains comprennent quatre lots sur l'Île-des-Sœurs, deux lots sur le lit du fleuve Saint-Laurent, un lot dans le Technoparc sur l'île de Montréal. Les terrains seront acquis par entente de gré à gré entre Infrastructure Canada et le MDDELCC.

**Q3.11. Est-ce que le parc urbain de Verdun, en bordure de l'autoroute 15, sera touché? Si oui, qu'est-ce que vous comptez faire avec la piste cyclable? Est-ce que le public sera consulté?**

R3.11. Oui, le parc urbain et la portion de la piste cyclable qui s'y trouve seront acquis pour réaliser le projet. Les ingénieurs du projet travaillent de concert avec la Ville de Montréal pour trouver la meilleure solution quant au réaménagement de ces terrains. Afin de répondre aux préoccupations soulevées par le public à l'égard des pistes cyclables, les mesures d'atténuation suivantes ont été élaborées pour l'évaluation environnementale :

À moins de circonstances exceptionnelles, maintenir, durant la période officielle d'ouverture des pistes cyclables, une voie cyclable entre la Rive-Sud et Montréal, incluant l'Île-des-Sœurs.

Aviser les utilisateurs des pistes cyclables des détours sécuritaires à prendre et des périodes de fermeture lorsque c'est possible.

Pour la navigation de plaisance, prévoir un ou des chenaux balisés permettant le passage sécuritaire des embarcations et faire émettre les avis à la navigation nécessaire via les Services de communications et de trafic maritime de la GCC.

Installer des affiches indiquant les détours des pistes cyclables, afin d'assurer la circulation sécuritaire des cyclistes.

Le projet devra développer et consolider le réseau cyclable existant, de même que les vues qu'il offre sur le paysage.

Finalement, notons aussi que le projet de corridor du NPSL offrira aux citoyens de Montréal et de la Rive-Sud non seulement une piste multifonctionnelle sécuritaire sur le NPSL et le pont de l'Île-des-Sœurs, mais aussi un lien direct entre les deux rives, ce qui n'est pas le cas présentement.

## 4 - QUESTIONS SUR LA NÉGOCIATION DE GRÉ À GRÉ

*Questions pour TPSGC*

**Q4.1. Comment procéderez-vous pour acquérir les propriétés?**

R4.1. Le gouvernement souhaite acquérir toutes les propriétés résidentielles, commerciales, municipales et provinciales par la négociation de gré à gré.

**Q4.2. Qu'est-ce que la négociation de gré à gré?**

R4.2. La négociation de gré à gré est un processus permettant aux parties de discuter de leurs besoins et limites respectifs afin d'en arriver à une entente mutuellement satisfaisante.

**Q4.3. Pourquoi procédez-vous par la négociation pour acquérir les propriétés résidentielles?**

**R4.3.** L'acquisition des propriétés résidentielles par négociation de gré à gré permet aux acheteurs et aux vendeurs de bénéficier de flexibilité pour s'entendre sur les modalités de l'achat.

De plus, le processus de négociation de gré à gré favorise une entente satisfaisante pour les parties.

**Q4.4. Quelle est la différence entre la négociation et l'expropriation?**

R4.4. La négociation de gré à gré vise un commun accord. L'expropriation est quant à elle une prise de possession forcée d'un bien immobilier et des droits par les organismes publics ayant le pouvoir d'exproprier pour des fins publiques.

**Q4.5. Si vous n'arrivez pas à vous entendre avec le propriétaire, comment procéderez-vous pour acquérir les propriétés?**

R4.5. Nous sommes confiants que nous parviendrons à nous entendre avec les propriétaires, car nous avons prévu diverses mesures favorables pour ceux-ci.

- L'échéancier du projet nous laisse suffisamment de temps et de latitude pour négocier les modalités de la vente à la satisfaction des deux parties.
- Le gouvernement fera appel à un évaluateur agréé indépendant et impartial pour obtenir la juste valeur marchande des propriétés.
- Le propriétaire pourra faire appel à des conseillers professionnels (évaluateur, avocat, etc.) pour l'appuyer durant les négociations s'il le juge nécessaire.
- Le gouvernement s'engage à rembourser aux propriétaires les frais raisonnables de professionnels, sur présentation de factures.
- Le prix d'achat pourrait inclure une indemnisation que le gouvernement fédéral jugera raisonnable et équitable.

Des rencontres individuelles seront tenues avec les propriétaires en offrant les coordonnées de ressources spécialisées et d'organismes communautaires locaux dont le mandat est de venir en aide aux personnes dans le besoin. Les résidents touchés seront donc accompagnés pendant cette période.

**Q4.6. Vous écartez donc la possibilité de faire recours à l'expropriation?**

R4.6. Bien que l'expropriation demeure un outil qui peut être utilisé dans des situations exceptionnelles, nous sommes confiants que les mesures favorables sont en place pour s'entendre avec les propriétaires.

## 5 - ÉCHÉANCIER

*Questions pour TPSGC*

**Q5.1. Quel est l'échéancier du processus de négociation?**

R5.1. Les négociations se feront durant l'été et l'automne 2014.

*Question pour INFC*

**Q5.2. Quand le gouvernement veut-il prendre possession des propriétés? Pourquoi? Quand les résidents devront-ils quitter leur habitation?**

R 5.2. Les propriétés appartenant actuellement à PJCCI et qui sont requises pour le projet, quelques lots appartenant au MTQ (à Brossard) ainsi que certains lots situés sur l'Île-des-Sœurs et appartenant à la Ville de Montréal, au MDDELCC, au MTQ ainsi qu'à une société privée devront être acquises entre avril et juin 2015, selon le cas, afin de permettre au consortium retenu d'effectuer les travaux préliminaires.

Les autres propriétés requises pour le projet et appartenant à la Ville de Montréal et au MTQ devraient être acquises pour juin 2015.

Quant aux résidences privées à Verdun, leurs propriétaires et locataires auront jusqu'en décembre 2015 pour quitter leur propriété/logement.

## 6 – ACQUISITION DES PROPRIÉTÉS RÉSIDENTIELLES : MOYENS DE COMMUNICATION ET INDEMNISATION AUX PROPRIÉTAIRES ET AUX LOCATAIRES

*Questions pour TPSGC*

**Q6.1. Quels sont les moyens de communication pour joindre les propriétaires?**

R6.1. Différents moyens de communication seront utilisés pour joindre les propriétaires dans le cadre des négociations de gré à gré : des lettres transmises par courrier recommandé, des appels téléphoniques, des rencontres individuelles et des dépliants d'information, au besoin.

**Q6.2. Comment les propriétaires peuvent-ils obtenir de l'aide et du soutien durant le processus d'acquisition?**

R6.2. Les propriétaires peuvent obtenir des conseils auprès d'un notaire et peuvent communiquer avec l'Ordre des évaluateurs agréés pour obtenir des services en évaluation immobilière.

Les propriétaires à faible revenu peuvent obtenir des services d'aide juridique en communiquant avec la Commission des services juridiques du gouvernement du Québec.

**Q6.3. Est-ce que TSPGC aidera les propriétaires à trouver une autre habitation?**

R6.3. TPSGC ne sera pas responsable de trouver une autre habitation pour les propriétaires.

Pour les locataires, s'il y a lieu, le gouvernement du Canada leur fournira les coordonnées d'organismes pouvant les aider à trouver un nouveau logement.

**Q6.4. Est-ce que des indemnisations seront versées aux propriétaires?**

R6.4. Le montant offert aux propriétaires tiendra compte de la juste valeur marchande de leur propriété. Ainsi, le prix offert pourrait inclure une indemnisation que le gouvernement fédéral jugera juste et raisonnable.

**Q6.5. Quelle est la procédure pour les locataires touchés? Est-ce que TSPGC aidera les locataires à se relocaliser ou à trouver un autre logement? Est-ce que des indemnisations seront versées aux locataires?**

R6.5. Dès que le gouvernement du Canada aura conclu une entente avec le propriétaire, il s'assurera que ce dernier communique avec les locataires afin de négocier les conditions de leur déménagement. Une indemnisation pourrait être versée aux locataires s'il y a lieu.

Le gouvernement du Canada fournira aux locataires les coordonnées d'organismes pouvant les aider à trouver un nouveau logement, s'il y a lieu.

## 7 - ÉVALUATION DES PROPRIÉTÉS

*Questions pour TPSGC*

**Q7.1. Comment déterminerez-vous le prix d'achat des propriétés résidentielles? Comment sera calculée la valeur marchande des propriétés résidentielles?**

R7.1. Le gouvernement du Canada négociera avec chaque propriétaire un prix d'achat basé sur la juste valeur marchande de la propriété. La valeur marchande sera déterminée par un évaluateur agréé indépendant en fonction des critères usuels d'évaluation immobilière.

**Q7.2. Qui fera l'évaluation des propriétés?**

R 7.2. Un évaluateur agréé indépendant fera l'évaluation des propriétés à acquérir. Le travail de l'évaluateur agréé consiste à formuler une opinion objective sur la valeur d'un actif ou d'un bien immobilier à une date donnée. Après avoir obtenu l'autorisation du propriétaire, l'évaluateur ira sur les lieux afin de recueillir toutes les informations pertinentes du propriétaire pour compléter son évaluation.

Si le propriétaire refuse à l'évaluateur l'accès à sa propriété, l'évaluation sera effectuée à partir des informations et des données publiques, et en fonction de propriétés comparables.

## 8 - ARPENTAGE ET INSPECTIONS ENVIRONNEMENTALES

*Questions pour TPSGC*

**Q8.1. Est-ce toutes les propriétés feront l'objet d'un arpentage?**

R8.1. Toutes les propriétés ne feront pas l'objet d'un arpentage pendant les négociations. Au besoin, le gouvernement mandatera un arpenteur-géomètre pour effectuer l'arpentage des propriétés.

**Q8.2. Est-ce que des inspections environnementales seront effectuées sur les propriétés? Pourquoi?**

R8.2. Oui. Des inspections environnementales seront effectuées sur les propriétés une fois qu'elles auront été acquises afin de permettre au gouvernement de connaître la condition environnementale des propriétés.

## 9 - GESTION IMMOBILIÈRE APRÈS L'ACQUISITION

*Questions pour INFC*

**Q9.1. Qui sera responsable de la gestion des propriétés après leur acquisition par le gouvernement fédéral?**

R9.1. Infrastructure Canada deviendra le ministère gardien et en assumera la gestion. Toutefois, TPSGC, en tant qu'organisme de services communs fournissant des services immobiliers aux autres organismes fédéraux à l'intérieur du Canada, assurera certaines fonctions de gestion (ex. : baux, permis, gestion des bâtiments) des propriétés pour le compte d'Infrastructure Canada jusqu'au moment de la prise en charge par le consortium retenu. Par la suite, INFC assumera la gestion complète de ses propriétés.

**Q9.2. Quelles sont les mesures prises pour sécuriser les immeubles vacants? Qu'est-ce le gouvernement fera des bâtiments suite au départ des résidents?**

R9.2. Des travaux seront effectués pour sécuriser les immeubles, tels que placarder les bâtiments, sécuriser les accès (serrurier), mettre fin aux contrats de services électriques, fermer l'alimentation d'eau, hiverner les bâtiments au besoin et retirer tout élément pouvant représenter un danger ou un risque d'accident. De plus, la surveillance des propriétés acquises sera assurée par un service de sécurité, qui effectuera des visites régulières des terrains et immeubles. Le gouvernement effectuera la gestion immobilière des propriétés jusqu'à ce qu'elles soient démolies.

**Q9.3. Quelles sont les conséquences si les acquisitions sont retardées?**

R9.3. Des délais dans le processus d'acquisition pourraient avoir un impact important sur la circulation routière en raison de l'état actuel du pont Champlain, qui se détériore prématurément. Si nous ne pouvons garantir au consortium retenu que les terrains requis seront disponibles en temps opportun, nous devrons alors repousser le début des travaux, ce qui retardera la mise en service du nouveau pont prévue pour 2018.

## 10 - MOYENS DE COMMUNICATION ET INDEMNITÉ AUX RÉSIDENTS NON VISÉS, MAIS À PROXIMITÉ DU TRACÉ

*Questions pour INFC*

**Q10.1. Est-ce que des résidences près de l'autoroute 15 seront acquises?**
R10.1. Les propriétaires et les locataires dont la résidence doit être acquise ont déjà été avisés par lettre. Les résidents ayant des questions ou des préoccupations peuvent communiquer avec un représentant de l'équipe du projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent par courriel à l'adresse électronique NPSL-NBSL@infc.gc.ca.

**A10.2. Est-ce que des séances d'information sont prévues avec les citoyens de l'arrondissement de Verdun pour leur expliquer le tracé du pont et ses accès?**

R10.2. Des séances de consultation publique ont eu lieu en décembre 2012 et en avril 2013 à Brossard, l'Île-des-Sœurs et aux arrondissements du Sud-ouest et de Verdun de Montréal, afin de permettre aux représentants de plusieurs ministères fédéraux impliqués dans l'évaluation environnementale du projet de rencontrer et d'échanger avec le public sur différents aspects du projet et de l'environnement.

Nous examinons actuellement la possibilité d'organiser des séances d'information additionnelles dans les prochains mois.

Divers outils seront mis en place pour informer les citoyens visés par l'acquisition de propriétés et minimiser les répercussions sur les propriétaires et locataires.

**Q10.3. Est-ce que des mesures seront prises pour atténuer l'impact des nouvelles infrastructures sur la qualité de vie des propriétaires et des locataires non visés par le processus d'acquisition, mais à proximité du tracé et des accès?**

R10.3. Des mesures seront mises en place pour atténuer les effets du projet sur les résidents vivant à proximité de l'infrastructure. Durant la phase de construction, il s'agit principalement de mesures visant à atténuer les effets du projet sur la qualité de l'air, le niveau de bruit ambiant et la circulation dans les rues de part et d'autre du projet. Durant la phase d'exploitation, il s'agit principalement de mesures visant à atténuer les impacts de l'exploitation sur le niveau de bruit ambiant. À noter que le partenaire privé ainsi qu'Infrastructure Canada feront de la surveillance environnementale tout au long des travaux afin d'assurer le respect des mesures d'atténuation. De plus, un suivi environnemental sera aussi effectué pour certaines composantes après la construction du projet.

**Q10.4. Est-ce que les propriétaires de terrains à proximité du tracé seront dédommagés pour une baisse potentielle de la valeur de leur terrain?**

R10.4. Une indemnisation n'est pas prévue pour les propriétés qui ne sont pas visées par le processus d'acquisition

## 11- SITE ARCHÉOLOGIQUE (PROPRIÉTÉ DE LA VILLE DE MONTRÉAL)

***Questions pour INFC***

**Q11.1. Pourquoi voulez-vous acheter cette propriété?**

R11.1 Le terrain de la Ferme Le Ber est situé à l'intérieur de l'emprise identifiée par Infrastructure Canada et la Ville de Montréal comme étant le tracé optimal, et ce, après avoir considéré différents scénarios possibles et analysé l'ensemble de composantes techniques, sociales et économiques qui s'y rattachent.

**Q11.2. Pouvez-vous faire passer le boulevard ailleurs que sur le terrain de la Ferme Le Ber?**

R11.2. Les études d'impacts ont démontré que ce scénario, bien qu'affectant le terrain de la Ferme Le Ber, constituait la meilleure et la plus avantageuse solution pour le secteur.

**Q11.3. Qu'allez-vous faire avec les vestiges de la Ferme Le Ber?**

R11.3. Infrastructure Canada travaille en étroite collaboration avec des archéologues de la Ville de Montréal, du Ministère de la Culture et des

Communications du Québec, de Parcs Canada, de TPSGC et d'une firme privée afin de tirer profit le plus possible des fouilles qui auront lieu. Ainsi, les fouilles permettront d'amasser de l'information qui servira à compléter la documentation existante sur ce site. Quant aux vestiges (fondations de la Ferme Le Ber), ils seront récupérés par la Ville de Montréal et pourraient servir à réaliser un projet de mise en valeur ou commémoratif de la ferme Le Ber. Les artéfacts historiques trouvés lors des fouilles seront aussi remis à la Ville de Montréal.

**Q11.4. A-t-on découvert un site archéologique et un cimetière près de l'emplacement du nouveau pont pour le Saint-Laurent?**

R11.4. Un lieu de sépulture préhistorique, où des restes humains d'Amérindiens ont été trouvés, a été découvert en 1995 près de la zone du projet lors de fouilles archéologiques. À la suite de cette découverte, les restes humains ont été enterrés sur la réserve des Mohawks de Kahnawake durant une cérémonie. Par conséquent, le site de l'Île-des-Sœurs continue d'avoir une valeur symbolique pour les Mohawks de Kahnawake.

Le nouveau pont n'aura pas d'impact sur le lieu précis où les restes d'Amérindiens ont été trouvés. En outre, nous tenterons de ne pas perturber la zone élargie du lieu de sépulture.

Le gouvernement du Canada a consulté les Mohawks de Kahnawake dès le début du processus d'évaluation environnementale du projet de corridor du NPSL. Les Mohawks continueront d'être informés et consultés au sujet des progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

## 12- TERRAIN AVEC TOUR DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

*****Des analyses techniques sont en cours pour vérifier si la tour de télécommunications doit être déplacée ou non*****

*Questions relevant de TPSGC*

**Q12.1. Procéderez-vous par la négociation de gré à gré pour acquérir ce terrain?**

R12.1. Le gouvernement du Canada entreprendra des négociations avec le propriétaire du terrain où est située la tour de télécommunications. Il procédera ensuite à des négociations avec le propriétaire de la tour de télécommunications située sur le terrain.

**Q12.2 Indemniserez-vous le propriétaire du terrain pour la future perte de revenus provenant de la location de la tour de télécommunications?**

R12.2.Le gouvernement du Canada négociera le prix de vente avec le propriétaire du terrain pour la perte de revenus de location.

**Q12.3. Le gouvernement du Canada fournira-t-il un autre endroit au propriétaire de la tour pour installer cette tour? Est-ce que le propriétaire de la tour sera indemnisé?**

R12.3. Le gouvernement du Canada ne fournira pas de site de remplacement. Il ne déplacera pas la tour de télécommunications. Si la tour doit être déplacée, ce sera la responsabilité du propriétaire. Le gouvernement du Canada peut indemniser le propriétaire de la tour en défrayant les coûts de son déplacement et pour les pertes reliées à la résiliation du bail.

**Q12.4. Est-ce que le gouvernement du Canada indemnisera les entreprises de télécommunications qui ont installé des antennes sur la tour de télécommunications?**

R12.4. Le gouvernement du Canada indemnisera le propriétaire de la tour de télécommunications pour ses pertes de revenus de sous-location.

**Q12.5. À quel moment le gouvernement du Canada aura-t-il besoin de ce terrain?**

R12.5. Le gouvernement du Canada vise une prise de possession du terrain en 2015.

***Questions pour INFC***

**Q12.6. Pourquoi voulez-vous acheter le terrain où est installée la tour de télécommunications?**

R12.6. Arup, la firme d'ingénieurs-conseils embauchée pour déterminer les exigences de conception technique préliminaire dans les documents d'appels d'offres du contrat de PPP, devait déterminer le tracé de l'emprise en fonction des besoins pour le corridor du projet.

Infrastructure Canada, TPSGC et Arup ont travaillé de concert afin de minimiser les acquisitions de propriétés de tiers, particulièrement les propriétés privées.

**Q12.7. Pouvez-vous faire passer l'autoroute 15 ailleurs que sur ce terrain?**

R12.7. Le terrain où se situe la tour de télécommunications est situé à l'intérieur de l'emprise identifiée par Arup comme étant le tracé optimal, et ce, après avoir considéré différents scénarios possibles en collaboration avec les intervenants concernés et analysé l'ensemble de composantes techniques, sociales et économiques qui s'y rattachent.

## 13- TERRAIN AVEC PANNEAU PUBLICITAIRE

*Questions relevant de TPSGC*

**Q13.1. Est-ce que le gouvernement du Canada indemnisera le propriétaire du terrain où est situé le panneau publicitaire pour la perte de revenus provenant de la location de ce panneau?**

R13.1.Le gouvernement du Canada négociera avec le propriétaire du terrain pour s'entendre sur le prix de vente.

**Q13.2. Le gouvernement du Canada fournira-t-il un autre endroit pour installer le panneau publicitaire?**

R13.2. Le gouvernement du Canada ne fournira pas de site de remplacement et ne relocalisera pas le panneau. Si le propriétaire souhaite déplacer son panneau, ce sera sa responsabilité.

**Q13.3. Le gouvernement du Canada indemnisera-t-il le propriétaire du panneau publicitaire?**

R13.3. Le gouvernement du Canada peut indemniser le propriétaire du panneau publicitaire en défrayant les coûts du retrait de sa structure et pour les pertes reliées à la résiliation de son bail.

**Q13.4. À quel moment le gouvernement du Canada aura-t-il besoin de ce terrain?**

R13.4. Le gouvernement du Canada vise une prise de possession du terrain en 2015.